



TITLE:

アメリカ海運政策論批判 - ポール  
・マックスウェル・ジェースの所  
説について -

AUTHOR(S):

佐波, 宣平

---

CITATION:

佐波, 宣平. アメリカ海運政策論批判 - ポール・マックスウェル・ジェ  
ースの所説について -. 経済論叢 1944, 59(2-4): 65-82

ISSUE DATE:

1944-10

URL:

<https://doi.org/10.14989/132118>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

# 經濟論叢

號四・三・二第 卷九十五第

彙  
報

戰時國債消化促進の方法	神戶正雄
企業國家性の問題	谷口吉彦
日露戦争後の外資輸入	堀江保藏
王鑒の紙幣論	穂積文雄
アメリカ海運政策論批判	佐波宣平
國策コンツェルンの形成と構造	靜田均
方法論史研究の意義	出口勇藏
租税・補助金と獨占價格	木下和夫
二つの地方財政論	汐見三郎
Sクズネツツ「一九一九年乃至一九三五年の國民所得と資本形成」	岩根達雄

昭和十九年十月發行

## アメリカ海運政策論批判

——ポール・マックスウェル・ジェースの所説について——

佐 波 宣 平

「アメリカ合衆國の市民は、海と言へば、それが地圖の上にあると言ふこと以外には殆んど知るところがない。彼等は海を恰も陸であるかの如くに取扱ふ。立法部面を見ても、海と人生との經濟關係・海と事業との經濟關係について非道い無知を曝露してゐる。立法部面だけにとどまらない。財政金融部面に於いて、市民のこの持ち方に於いて、公刊出版物に於いて、大學の科目に於いて、すべて然りである。」これは、ラッセル・スミスが一九一九年に著した「世界大戰の海運に及ぼせる影響」と題する書物のなかで述べてゐる言葉であるが、或る意味でアメリカ人の海運に對する關心のほどを巧に表現したものと言つてよい。併し乍ら、このこと必ずしもアメリカでの海運問題が單純であることを意味しない。「海運の問題はアメリカの政治界で最もしつこく五月蠅い問題である。」とも言ふことが出来る。

では、何故にさうなのであらうか。海運に對する一般の要請が必ずしも昂まつてゐないのに一部の政治家・事業家・等々が自分たちの利害關係から海運を取上げて、ものにしようとする無理が輿論との衝突を來たすからであ

- 1) J. Russell Smith, Influence of the Great War on Shipping, New York, 1919. p. 317.
- 2) Paul Maxwell Zeis, American Shipping Policy, Princeton, 1938. Preface. (佐波譯「アメリカ海運政策」、有斐閣、昭和18年發行、序文)。

る、と言へると同時に、また、各方面の打算的な立場から取上げられスポイルされてゐる海運が外ならぬ國家政策の重要な對象となつてゐるからである、とも考へることが出来る。いづれにせよ、アメリカの海運問題ほど政界・業界・學界に於いて論争が盛んで折衝應酬の遅ないものはない。

かくて、海運への一般の關心は極めて低調であると言はれる反面、いやしくも海運に關する限り、議論の多くは著しく國家政策的色彩を帯びる。政治家は勿論のこと、事業家も學者も、眞意は問はず、とにかく、海運については國家政策的立場から議論せざるはないと云ふ風である。これはアメリカ海運政策論の特徴的なところであつて、イギリス・ドイツ等に於ける海運問題の取上げ方といささか趣を異にする點である。

## 二

さて、ここで私が紹介し批判しようとするポール・マックススウェル・ジェースの「アメリカ海運政策」<sup>3)</sup>は、アメリカでのかうした海運政策論議または政争を極めて興味深く展開してゐる文獻であるが、豊富な資料を駆使して成れるだけあつて、説くところ甚だ正着であり學問的芳香の高いものである。且つ、一九三八年の出版にかかり、纏つたアメリカ海運政策關係の文獻として最も新しいものに屬する。菊版二五四頁、計十四章に亙るが、このうち、第一章より第十二章までをアメリカ海運政策史の考察に充て、第一章「南北戦争以前のアメリカ海運」から説き起して第十二章「科學的海運補助金政策」の題の下に一九三六年商船法の制定にまで及んでゐる。

従つて、本書は、一應、アメリカ海運政策史の研究と云へるのであるが、「單に出來事を敘述するにとどまる」<sup>4)</sup>やうな海運政策史は著者の採らないところであつて、「何が起つたかについて完全な事實の記録を讀者に提供しようとする一方、先づ、議會を動かす由因と勢力とを突きとめることに専念した」<sup>5)</sup>著者は、本研究の課題を

3) Zeis, op. cit. (佐波譯「アメリカ海運政策」参照)。

4) 佐波譯、アメリカ海運政策、序文。

5) 佐波譯、アメリカ海運政策、序文。

「(a) 合衆國は海運政策を有つてゐたか、(b) その海運政策は如何なるものであつたか、それは何故に取上げられたか、(c) その海運政策は所期の目的を果したか、(d) その政策は國民に福利をもたらしたか<sup>6)</sup>」と言ふ問題に取組み、これが探究と分析とに全力をつくした。よつて、體裁の上では普通の歴史研究の如く年代を追つて重要問題を取上げてゐるが、内容は極めて示唆に富む深く掘下げた勞作と云ふことが出来る。かくて、一般に低調の譏りを免れない海運史又は海運政策史の分野にあつて、本書の有つ價值は相當に高いと言つてよい。「海運政策決定の意圖の下に、海運問題に關する議會の態度行動を徹底的に分析した最初の研究であるとの自信をもつてゐる。」<sup>7)</sup>とは、著者自身が本書の序文に於いてしるすところであるが、必ずしも著者の自惚とのみ言へないやうである。

殊に讀者のこころを捉へるのは本書の隨所に出て来る著者の義憤である。それは、時として造船業者や鐵鋼トラストの飽くなき獨占に對して放たれ、また、時として海上危險を無視して人命財産の損失を輕んずる海運業者に對して放たれる。就中、第一次世界大戰の戰時緊急造船に關するアメリカ官僚政治の失策に對し、また、戰後官有船拂下問題に絡まる海運業者連中のいまはしい醜聞的行動に對して著者の下す犀利な分析のメスは燃ゆるが如き憂憤と相俟つて、日本人の我々にとつてさへ興味つきぬものがある。

かうしたところから、本書は、歴史的研究でありつつ、そのうちに著者の社會經濟に對する考察態度または學究的態度を打出すことに依つて、讀者に示唆と感銘とを與へること甚だ大である。これは從來の平板單調な海運政策史研究に類を見ないところの積極的な點であつて、この領域の研究にたづさはる我々を教へるところ少くない。

6) 佐波譯、アメリカ海運政策、序文。  
7) 佐波譯、アメリカ海運政策、序文。

ところで、我々にとつて特に好都合なのは、本書の最後の二つの章に於いて、著者が自分の海運政策研究の立場を直接はつきり展開して呉れてゐることである。我々は、これに依つて、アメリカ人としての著者がアメリカの海運又は海運政策について如何に考へ如何に要求してゐるかを明に見とけることが出来る。讀者の多數は、著者がここで採るところの極めて徹底した見方を通して、從來通説的に漠然と考へられてゐたところのアメリカ海運政策の性格について或る論證を得た筈である。

併し、警戒を要するのは從來からの通説をそのまま鵜呑みにすることである。いやしくも海運政策は政策である。政策は決して枠に入つたもの、型通りのものとして終始するものでない。危機を含んで發展を迫る生々躍々したものである。かうしたところから、我々は著者の歴史的研究を高く評價しつつ、他方、著者のアメリカ海運政策に對する立場從つて結論を注意深く看守なくてはならぬ。これは、一つには、著者の考察がそこで終つてゐる一九三八年以後に於けるアメリカ海運政策の劃期的發展を知つてゐる我々研究者の責務でもある。そこで、私は、本稿では、著者の立場と意見がそこに十分露呈してゐる本書最後の二章を専ら取上げて、著者のアメリカ海運政策論を紹介し批判することにしたい。本書の構成・内容その他については、私の譯した「アメリカ海運政策」を見られるのが便宜であらう。

### 三

「南北戦争以來の海運立法史はアメリカ國家政策の發展様式をよく示證する。殆んど例外なく、國家政策は國內の限られた特定の經濟團體又は社會團體の利益増大のために構想された。従つて、すべてと言へぬにしても、多くの場合、他の經濟團體・社會團體の利益はこれがために犠牲に供された。さうすることに依つてのみ、これら

の謂はゆる國家政策は促進され得た。」かくして、そこには自ら海運をめぐる各種利益團體間に衝突の起るのを免れなかつた。「農業地域の要望する經濟目的は工業地域のそれと衝突し、工業地域では傭主と被傭者をして生産者と消費者との間に絶えざる争闘が展開された。農業を扶ける立法は往々にして製造業者・勞働者の利益を阻害した。工業家を利益する關稅保護は農業者と消費者たる勞働者とを害した。勞働者を救ふ立法は屢々他の經濟團體に逆の作用を及ぼした。」<sup>9)</sup>

「立法關係の領域のうち海運に關するものほど推進團體が積極的に立ち働くところはあるまい。造船業者・船主・海員組合等の有力團體は、海運關係法規から直接影響を受けるだけに、自分たちの利益を増進する法律の制定には全く大重である。他方、海軍・鐵鋼業・荷主・一般旅行者等の團體に於いても、海運立法が自分たちに影響するところあるを知つて、自分たちに最大の利益を提供する法規を作り上げようとして力を注ぐ。」<sup>10)</sup>

「これまでの海運界の衝突の多くは海運關係諸團體相互の間の論争から起つてゐる。造船業者を扶ける法律は船主を害した。船員保護の法律には造船業者と船主とが反對した。荷主・旅客一般を保護する立法はより完全な海上安全法規を要求したために船主から敵意をもつて迎えられた。要するに、どの推進團體も自分本位の立場に立ち、自分たちの利益を増進させて呉れさうな場合にのみ商船隊の發展改善を支持したに過ぎなかつた。」<sup>11)</sup>

アメリカ海運政策に對して精緻な歴史的研究を通して著者が海運立法の推進力について到達した結論は大體右の如くである。アメリカ海運政策の主體は決して國家一般でも國民一般でもなく、多くの場合、國內の特定利益團體に限られた。時と場合とに依つて、單にそれが甲團體又は乙團體となり、更にまた、丙・丁・等々の團體に移つて行つたに過ぎなかつた。海運立法の制定に當つては、常に「貿易の促進と國防の確保」がその目的として謳は

8) 佐波譯、アメリカ海運政策、221頁。  
9) 佐波譯、アメリカ海運政策、221頁。  
10) 佐波譯、アメリカ海運政策、223頁。  
11) 佐波譯、アメリカ海運政策、223頁。

れたが、それは彼等の利己的要求を正當づけるための單なる表面上の理由に過ぎなかつた。<sup>12)</sup>「南北戦争以來今日に至るまで制定された海運補助金にしてこの二つの目的のうち一つでも十分に果したものはなかつた。」<sup>13)</sup>

ところで、一國の海運政策がかやうに幾つかの推進團體 (Pressure Groups) 相互の利害關係又は勢力關係に依つてその時々定められては、そこにはつきり確立した政策動向といふものを見つけることは出来ない。「一貫性なき政策」「その日暮しの政策」と云ふ言葉はアメリカ海運政策を評し得て至妙である。もつとも、ゴットルの謂ふ包括形成體 (Ungeschild) と在內形成體 (Ingeschild) との衝突は如何なる社會の如何なる時代にも大なり小なり免れ得ないところであつて、イギリスやフランスにしても、國王が國民一般の福利を犠牲に王室を富ますべく政策した王庫主義 (Fiskalismus) の時代があり、官僚が特權を恃んで個人的利益を擅にして立法した官僚主義 (Bürokratismus) の時代があり、更に小賣商から最も有力な銀行に至る經濟利益團體がひたすら企業的營利を追求すべく立法部門に立ち働いた商業主義 (Kommertalismus) の時代があつて、<sup>14)</sup> 事實上の政策主體が眞に民族・國家一般の利益を念願すると云ふ理想の場合には極めて稀にしか見受けられないものである。併し、アメリカ海運政策に關する限り、推進團體の跳梁は餘りにも非道すぎた。この點ジエースが本書の第十三章「アメリカ海運政策の推進團體」に於いて見るところ決して誤つてゐない。因みに、著者はこの見方を特に民主政治國にのみ妥當するとなし、差當つてアメリカ合衆國を念頭に置いて論議する、と限定してゐる。<sup>15)</sup>

ところが、アメリカの場合にも、ただ一つ終始渝らない海運政策の或る面があつた。沿岸航行獨占制度——即ち、アメリカ人の所有し建造し配乗する船舶にのみアメリカ合衆國沿岸を航行し貿易する特權を賦與すると云ふ制度——が、これである。南北戦争に先立つ半世紀も前の一八一七年に制定せられて以來、今日に至るまで、こ

12) 佐波譯、アメリカ海運政策、227頁。

13) 佐波譯、アメリカ海運政策、227頁。

14) Friedrich v. Gottl-Ottilienfeld, Wesen und Grundbegriffe der Wirtschaft, Verlag von Philipp Reclam, SS. 99—100.





れの外國關係に於ける役割」に於いて大膽卒直に展開するのであつて、それは、題目が示すやうに、アメリカの外洋貿易商船隊に關する政策論なのである。

## 四

ジエースが第十四章で果してゐるのは、要するに、アメリカ合衆國は外洋貿易商船隊を必要とするや否や、換言すれば、アメリカ航洋商船隊の存在理由如何の検討であるが、この場合、彼は、便宜上、ルーズヴェルト大統領が一九三五年三月四日に爲した次の聲明を、藉りて自説を主張してゐる。

因みに、この聲明は久振りに政權を掌握した民主黨が送つたルーズヴェルト大統領の就任後最初の海運政策宣言といふ意味に於いて極めて注目すべきであるが、單にそのみでなく、その後現在に至る約十年間のアメリカ海運政策——殊に第二次世界大戰に備へた海運政策——の綱領を明確に打出した宣言なのである。従つて、ジエースがルーズヴェルトのこの政策宣言を藉りて自説を披瀝してゐるのは、説明の便宜に出たものでありつつ、結果的に見て、歴史的現實的意味を含んで我々を考へさせるところが甚だ多い。

「第一は平時についてである。外國政府の海運補助金・海運同盟・その他諸種の制限・運賃延戻制はアメリカ海運業を衰退に導かうとしてゐる。正しい競争に耐えるだけでも、アメリカは自國の外國貿易の相當に多量を輸送するに足る商船腹を保有する必要がある。

第二は合衆國がその中に參加しない大戰争の場合である。十分の商船腹を有さないアメリカの商業はかやうな戦争では全身不隨の狀態に投込まれるであらう。中立平和貿易輸送船腹の確保がアメリカには出来ないからである。

第三は合衆國自身交戦する場合である。この場合、海軍への補助のために、正常にして必要な外國貿易維持のために、如何にアメリカが商船を必要とするかは論を俟たない。前大戰の遺した教訓を想へ。」

以下、ジエースはこの聲明を通して自説を主張するのであるが、この聲明に於いてルーズヴェルト大統領がア

メリカ外洋貿易商船隊を必要とする理由を要約すれば、一、平時に於ける貿易の促進と保護、二、他國が戰爭する場合の中立貿易の維持、三、合衆國自身交戦する場合の國防への奉仕、の三つとなる。ところで、これら三つの理由は果してルーズヴェルトの唱へる如くしかくアメリカにとつて重要であらうか。ジェーヌのこれに對する分析を見るとしよう。

第一は平時貿易促進保護のために合衆國が外洋商船隊を必要とするとの理由であるが、第一次世界大戰以後殊に世界恐慌を経験して以來「今日に於ける世界海運業での最も顯著な事實は、輸送船腹が世界貿易の交通需要量を遙に超過して存在してゐることであつて」、「世界諸國に於けるアウタルキー化への突進と海運補助金政策の一般的採用とは今後永くこの船腹過剩傾向を持続させるやうに見える。ところで、かかる船腹過剩の下で常に起る事象は何かと云ふに、船主間の貨物積取競争であり、」「この船腹過剩と積取競争との持續性はアメリカ輸出業者をして最早船不足を歎ぜしめるやうな場合を殆んど起さない、否、それにとどまらず、外國政府が進んで採りつあるところの海運補助金政策はアメリカ輸出業者をして或る場合にはアメリカ船だけでなく外國船のコストをも割る低運賃の運送を可能ならしめる。」<sup>19)</sup>従つて、「商業上の立場に立つ限り、平時に於いてアメリカは政府が補助金まで支給して航洋商船隊を創設維持する必要はない。」<sup>20)</sup>ジェーヌはかう簡單に論破する。

次に、アメリカ船主のうちには説をなすものがあつて、外國の船會社又は海運同盟がアメリカ輸出業者を不利に差別待遇すると訴へ、これが對抗上、アメリカでは強力な外洋貿易船隊を維持しなければならぬとなし、現にルーズヴェルト大統領も前記の如く宣言してゐるのであるが、ジェーヌにあつては、これも根據のない訴へに過ぎない、と言ふのである。曰く、第一次世界大戰以前にもこれと同じやうな嫌疑が外國の海運同盟にかけられ

19) 佐波譯、アメリカ海運政策、235頁。  
20) 佐波譯、アメリカ海運政策、251頁。

たけれども、當時合衆國海運漁業委員會の行つた大仕掛の調査はこの嫌疑の當らざることを立證した。即ち、これに依つて「アメリカの主要船會社のすべてが外國の船會社と共に當該海運同盟を結成してゐる事實、及び、外國の船會社と雖も決してアメリカの輸出業者を不當に差別待遇するものでないと云ふ事實を立證した。」既に一九一三年に於いてこの通りである。従つて、この種の差別待遇が今日外國船主になされてゐるとは殆んど考へられない。萬一何處かの國の船會社が自國の輸出業者を利益するためにアメリカの輸出業者を不當に差別待遇出來ることがあつたにしても、アメリカの生産者としては他の國々特にスカンディナヴィア諸國の過剰船腹を利用するゆえ、一向に痛くも痒くもない。云々。<sup>21)</sup>

なほ、ジェニスをして言はしむれば、「アメリカの海運業者はアメリカ製品の海外貿易に特別の關心を有すると謂ふけれども、これも何等根據のないことである。事實、これまでアメリカの船會社が採つて來た仕方を見ても判る如く、船會社はいつも貿易業者のための海運統制には反對して來てゐる。」「殊に最近數年間といふものは盟外船主を破壊しようとする船主界と運賃の低下を望んで盟外船主に競争の餘地を與へようとする貿易業界との間に絶えざる争鬭を繰りひろげた。」「アメリカの海運業者たちはこれまで貿易を促進するどころか阻害する立法に辯護して來た。従つて、債權國である合衆國の現在の地位を考へる限り、海運補助金を支給してまでアメリカの西洋貿易船隊を維持する必要はない。否、さうすることはアメリカの貿易を援けるよりも寧ろこれを害することになる。西洋貿易船隊を維持する補助金の財源として租税を課徴することは、産業一般に重荷をかけ結局貨物の出廻りを害するだけである。否、それだけではない。このやうにしてアメリカの海運を不自然に刺激することは外國船の利用度を減少せしめ、その結果、外國のアメリカ輸出品に對する購買力を減退せしめることになる。

21) 佐渡譯、アメリカ海運政策、236頁。  
22) 佐渡譯、アメリカ海運政策、236—7頁。

要するに、現在の世界情勢に於いて、外洋貿易船隊をアメリカ平時貿易維持促進の重要手段と見るのは當つてゐない。この意味に於いてアメリカの議會も大統領も誤謬を犯してゐる。<sup>23)</sup>

## 五

第二は、他國間の戰爭に對して中立貿易の利益を享受せんがためにアメリカ合衆國が外洋貿易船隊を必要とする云ふルーズウェルト大統領の主張に對するジェーソの批判であるが、これに於いても、彼の立場は極めて消極的である。この場合、彼は合衆國の採るべき中立政策を二つに區別して立論する。積極的中立政策と消極的中立政策とがこれである。

交戰國双方に對し中立を維持しつつ積極的に貿易を行ふ積極的中立政策の場合、これに依つて、莫大な利益が豫想されるをもつて國內の業界には大に歡迎されるのであるが、積極的であるだけ「中立貿易輸送に従事するアメリカの外洋商船隊は交戰國海軍の襲撃を反撥するに足る武装をなすか又は護送船制度をとらなくてはならない。」但し、「この場合重要なことは合衆國が嚴正中立を持することである。」<sup>24)</sup>「實際、中立國としては中立政策を嚴守するためには戰爭も敢へて辭さぬくらの準備が必要である。もしアメリカにして交戰國のいづれか一方に偏する政策をとるときは、忽ちにして他方との關係は紛糾を來たす。」ところで、アメリカの商船隊が武装又は護送船制をとつて交戰水域に入つて行くことは、交戰國の關係を一層危險な接觸に導き、遂にアメリカをしてそれが本來守るべき中立を放棄せしめることにもなる。従つて、アメリカとしては航洋商船隊の保有は中立貿易を隆盛にする云ふより寧ろ中立政策自身を危くする結果になる。<sup>24)</sup>

「積極的中立政策がこのやうな危險性を有つことを思ふと、消極的中立政策の方が合衆國を將來起るであらう

23) 佐波譯、アメリカ海運政策、237—8頁。  
24) 佐波譯、アメリカ海運政策、241—2頁。

紛争から避けしめるよりよき仕方と考へたくなつてくる。ところが、これは貸付禁止制・軍需品輸出禁止制をその中に含み、アメリカの船舶並びに市民を戦争地域に立入らしめまいとする至つて用心深い政策であるため、アメリカの實業界には甚だ評判がよくない。従つて、この政策の實施される可能性は先づないと見なければならぬ。併し、アメリカを戦争から免れしめる方法として、これは最も頼りになる方法と考へてよく、とにかく一度やつて見るだけの價值はある。<sup>25)</sup>だが、この場合には、アメリカが外洋貿易船隊を保有することは寧ろ禍の種となる。蓋し、消極的中立政策が本来回避又は最小限度にとどめようとする國際的紛争を戦争水域に入る虞のあるアメリカ航洋商船隊が寧ろ惹き起すことになるからである。「従つて、消極的中立政策の採用を前提とする限り、アメリカとしては外洋貿易船隊を發展させない方が寧ろ賢明であると言はねばならない。」<sup>26)</sup>

以上、二つの中立政策のいづれを採るとしても、外洋貿易船隊を保有維持することは、アメリカ合衆國としては禍の種とはなつても利益の増進とはならない。ジェーヌはかう主張するのである。

## 六

第三は、國防確保のために合衆國が外洋貿易船隊を必要とすると云ふルーズヴェルトの主張に對するジェーヌの論駁である。もつとも、「國防の確保」は「貿易の維持促進」と共に一國海運政策の目的設定に當つてこれまでの有らゆる國家に謳はれて來たところであつて、敢へてルーズヴェルトの宣言に俟つまでもないが、ジェーヌにあつては、この國防目的をさへ合衆國航洋商船隊創設維持の理由のうちに見出さないのである。従つて、單にアメリカの一海運學者の意見としてでなく、海運政策論一般に於いてこれは甚だ注目すべき所説である。

さて、商船隊が國防目的に寄與する仕方として普通に擧げられるのは、

25) 佐波譯、アメリカ海運政策、243頁。

26) 佐波譯、アメリカ海運政策、243—4頁。

- a. 大型高速定期船は巡洋艦に改造される。
- b. 商船は海軍のための水兵の訓練所である。
- c. 大型商船の常時建造は軍艦の建造のための設備を提供することになる。
- d. 商船隊は外國戰爭地域に軍隊武器彈藥等を輸送し、また、海軍に對して貴重な補給船となり作戰行動範圍の擴大に寄與する。

等々であるが、<sup>27)</sup>ジェースに依ると、このいづれも取るに足らぬ理由でしかない。

例へば、商船は一朝有事の際には巡洋艦に改造されると云はれるけれども、「巡洋艦の速力は商業目的の速力より遙に大なることを必要とし、この條件を充す商船は殆んど見出されない。武装商船は小型巡洋艦にさへ全然適しないとはアメリカ並びにイギリス海軍當局の一致した意見である。ひたすら戦闘性能を考慮して建造される軍艦の速力と堅牢さとを商船に期待するのは無理である。」「大體、合衆國に關する限り、外洋貿易船隊はこれを経営して大して引合はない。それは政府の巨大な經費をもつて辛じて維持されるに過ぎない状態にある。従つて、この上、多額の經費を掛けてまで巡洋艦に改造可能な商船を平時から保有するのは全く不得策と云ふべきで、同じ經費をかけるのなら、十分國防目的を果し得る正規の巡洋艦や潜水艦を初めから建造すべきであらう。<sup>28)</sup>」

ここでジェースが、初めには巡洋艦への改造は商船には殆んど望めないと云ひ乍ら次には巡洋艦に改造可能な商船を論じてゐることは我々として注意すべきであつて、問題の核心は實はここに藏されてゐるのであるが、これが批判は後段に譲ることにする。ところで、彼にあつては、このやうな考へ方を他の國防機能にもそのまま用ひるのであつて、例へば、「海軍水兵となるであらう人々にとつて商船が訓練所の効果を果してゐることは或る程

27) 佐波譯、アメリカ海運政策、244頁。  
28) 佐波譯、アメリカ海運政策、245頁。

度事實であるし、また、多數の商船を常時建造すれば非常時に國防目的を果す建艦設備を提供することになるであらうことも事實である。恐らくイギリスの如きがこれであらう。常時多數の商船を保有するイギリスでは造船所が大に國防に役立つてゐる。併し、合衆國の場合、商船隊は政府の補助に依つて不自然に維持されてゐるのである。勿論、合衆國でも間接的效果ならないわけではない。だが、同じ經費をかけるとすれば、政府としては直接に海軍に於いて、水兵の訓練に當るべく、また、直接軍艦を建造して民間造船所の維持を圖るべきであり、場合によつては、政府が直接に造船所を建設することが賢明であらう。<sup>29)</sup>云々。

なほ、ジェースは海運の國防機能について種々論議してゐるが、彼が結論として到達したところは、要するに、「外洋貿易船隊がアメリカの國防に寄與する餘地といふものは殆んどない。もし有りとすれば、それはただ海軍擴張の口實の役を果すにとどまる。<sup>30)</sup>」「アメリカの外洋貿易船隊は海軍に寄與するどころか、寧ろ、海軍から絶えず保護を必要とするのである。」「外國と戦争する場合、「アメリカの外洋貿易船隊は主要貿易航路の維持・軍隊の輸送・海軍行動範圍擴大への協力、のいづれをも爲し得ない。従つて、外洋貿易船隊の國防上の價值は殆んどないと言つてよいのである。」<sup>31)</sup>

## 七

さて、愈々、ジェースの以上の所説に對する筆者の批判であるが、これを要約すれば、ジェースの立場は餘りに消極に過ぎ現實の差迫つた意味を見喪つてゐると言ふほかない。

例へば、その平時貿易論を見るも、第一次世界大戰後殊に世界恐慌の所産たる船腹過剩を恒久的持續的事象と斷定することに依つて、アメリカの貿易業者は容易且つ低廉に——場合に依つてはコスト以下で——外國の商船

29) 佐波譯、アメリカ海運政策、245—6頁。

30) 佐波譯、アメリカ海運政策、251頁。

31) 佐波譯、アメリカ海運政策、248頁。因みに、ここでのジェースの所論は彼が優秀な文獻として推稱するローヤル・ミーカーの「海運補助金の歴史」に影



腹を利用することが出来る、従つて、アメリカ合衆國としては採算のとれない比較的不利益な航洋商船隊を創設維持する必要はない、と考へ、また、外國の海運同盟の差別待遇問題についても一九一三年にして既にかかる事實がなかつたのであるから現在も勿論問題になり得ない、と論斷し、更に、海運業と貿易業とは運賃の點で利害の對立するのが寧ろ當然であるから、海運業を促進することは當然貿易業を阻害することになる、と簡単に結論するのである。

かうした議論が如何に單純な論理の上に立つものであるかは改めて論證するを要しないであらう。現下の世界經濟を單なる經濟構體、しかも第一次世界大戰前のそれと同じ性質のものと見るところに重大な缺陷がひそんである。「世界大戰後は船腹が非常に過剰を來たし航洋運賃率が甚だしく低下したが、今日では狀勢が一變してゐる。國際貿易は増加し鑿船腹は解體又は就航のために著減を示し、過剰船腹と云ふものは餘り見受けぬやうになつた。」<sup>32)</sup>一九三七年十一月に合衆國海事委員會の發表した「アメリカ海運の經濟的調査」は、かう述べてゐる。

もつとも、これは一九三七年の一時的な海運景氣を見てゐるのだとも言へぬこともないけれども、また一方、實はこの一九三七年を中心とする船腹不足こそはドイツ軍の進攻・伊エ戰爭・スペイン内亂・支那事變等々の政治的事情に由因するもので、<sup>33)</sup>ジェース流の第十九世紀的國際分業に立脚する自由貿易論では既に割切れないものを含んでゐるのである。單なる經濟政策としても、ジェースの説が如きは「外國貿易を外國船主に頼ると云ふことであり、外國船主に頼ると云ふことは外國の貿易商の利益が第一義的に考へられる航路に頼ると云ふことを意味するのであつて」<sup>34)</sup>世界恐慌又はオッタワ會議以後の國際狀勢は單なる平時貿易をそこに考へ得ないほどに政治的軍事的意味を押出して來てゐるわけである。

響されてゐるやうである。ミーカア曰く、「戰時に於いて我が海軍を強化するために大規模な航洋商船隊が必要であるとの考へは全くの虚偽である。大航洋商船隊は戰時には弱さの源ではあつても、強さの源ではない。」云々。  
Royal Meeker, History of Shipping Subsidies, New York, 1905, p. 216.

従つて、海運同盟又は外國船主の差別待遇問題についても、「海運は極めて競争性に富む企業であつて、どの國の船でも利用しようとするれば自由に利用出来る。個々の船主としては或る顧客に對し特に不利益な差別待遇など出来るものではない。差別待遇は今日では取立てて言ふほどに行はれてゐないと云ふのが海運の常識である<sup>35)</sup>」と見られる一方、「併し、近來擡頭して來た海運國民主義運動を考へるとき、これはどうも差別待遇の問題を惹起しさうである。誠に注意すべき傾向と言はねばならない。」<sup>36)</sup>のであり、要するに、「何れにしても、自國の商船隊ががつちり存在してゐさへすれば、何んとき外國船が差別待遇を始めようが十分これに對抗出来るのである。」<sup>37)</sup>

また、運賃關係に於いて貿易業者と海運業者とは對立するのが當然と見るジェースの考へ方も、個々の取引關係だけを見て全體としての關係又は持續的相關の關係を見喪つてゐるものと言ふほかはない。世界海運發展の基盤が世界貿易の發展にあることは一般の常識であり、ベルリン景氣研究所の入念な分析が明に立證してゐるところである。<sup>38)</sup>

だが、詳述するまでもなく、かうしたジェースの所説は、アメリカ合衆國が内陸資源の豊富な産業資本家國又は強大な債權國であると云ふ事實に前提を置くものであつて、この限りに於いて、それは特にアメリカ的と言はねばならない。品質優良にしてしかも極めて低廉な合衆國輸出品に對しては特に合衆國で航洋船を仕立ててまで販賣に骨折らなくても、世界各地から買手はふんだんにつく、従つて、買手の仕立てる來航船にこれを搭載すればそれで結構十分である。従つて、アメリカとしては、より有利な内陸産業を擇ぶことこそ重要であれ、好んで引合はない海運業を無理してまで助長促進すべきでない、それは比較生産費の經濟原理に背反する、かういつた考へ方がその根柢に横はつてゐるのである。

32) United States Maritime Commission, Economic Survey of the American Merchant Marine, 1937. p. 7. (佐波譯、「アメリカ海運の經濟的調査」10頁。)

33) Institut für Konjunkturforschung, Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt, 1940. S. 54. (佐波譯「海運に於ける競争」66頁。)

この強引な論法は彼の中立貿易論でも國防論でも心臓強く採られてゐる。即ち、彼の謂はゆる積極的中立政策の場合、問題の核心は嚴正中立が守られるかどうかにあるのを、航洋商船隊を保有することがアメリカを參戰に引入れる、従つて、アメリカとしては航洋商船隊を保有すべきでない、と説き、また、消極的中立政策の場合は、事柄の性質上、外國船の來航でもつて事が足りる、従つて、アメリカとして外洋商船隊を必要としない、と主張するのである。

海運國防論での彼の立場は一層はつきりしてゐる。商船が國防機能に一定の限界を有することは單にそれ自體として自明の理であるが、彼はこれを唯一の根據として單純に議論を展開するのである。言ふまでもなく、我々にとつての當面の問題は國防機能に於けるこの限界である。限界を有ちつこの限界内に於いて如何に國防に寄與するのか問題、謂はば限界の相對性に關する問題である。従つて、ジエースの説く商船か然らざれば軍艦かと言ふが如き單純な選擇論は妥當を缺くと言はねばならない。「海運が海軍力に寄與する割合如何については諸説があるが、實のところ、かうした割合の算出自體は不可能であると同時に不必要でもある。これは謂はば相對の問題であつて、例へば肺臟又は心臓が人體に如何なる價值を有つかを證立するやうなものである。従つて、國家非常の際一國の軍隊が有効に機能を果たすためには巨大な商船腹を必要とする、と云ふより外に言ひ方はな<sup>34)</sup>い。」「海運の問題を考へる場合に常に考慮しなければならぬのは、」「海運が貿易促進と國防確保といふ二重の本質的に矛盾する機能を果さなくてはならぬことである。國防機能からすれば、例へば速力を特に大きくし隔壁も普通以上に厚いものを用ひなくてはならぬが、これは運航費を割高にするか然らざれば商船としての機能を低下さす、又はこれら兩方を結果するのであつて、軍事目的上本質的に必要と考へられるやうな商船の或るものは經濟的には殆んど又は全く役に立たないものである。かく考へて見ると、」適當なる海運を保有するといふことは、

34) 佐波譯、アメリカ海運の經濟的調査、12頁。  
35) 36) 佐波譯、同、13頁。  
37) 海運に於ける競争 94頁以下。  
38) 佐波譯、  
39) 佐波譯、アメリカ海運の經濟的調査、15頁。

この著しく喰違ふ——或る場合には矛盾し合ふ——要求を或る限界内で調和させることを意味するのである。」<sup>40)</sup>要するに、經濟的には採算の採れない外洋商船隊であり國防機能の點では軍艦に劣る商船隊であつても、國防のためには常時これを保有しなければならないと云ふところに國防といふものの有つ差迫つた意味があるのである。

以上、ジェニースのアメリカ海運政策論を紹介し批判したが、なほ、言ひ落した極めて重要な問題がある。

ジェニースの取上げたルーズヴェルトの政策宣言は實はアメリカ商船隊を大規模に代替建造することを主目的とするものであつた。第一次世界大戰で急遽造されたアメリカ商船隊は丁度この當時に於いて急速に低質化老廢化しつゝあつた。アメリカ航洋乾貨物船の八八パーセント(隻數)乃至八三パーセント(噸數)は一九四二年には老齡期に入ると云ふ状態であつた。<sup>41)</sup>「アメリカ商船隊は不幸にして一齊に建造せられた。そして、今や、また、不幸にして一齊に老廢化しつゝある」と云ふ状態であつた。<sup>42)</sup>「どの船種どの船型を見ても、軍が緒戦に於いて必要とする最小限度のものしか備へてゐない。アメリカ商船隊は廢朽の度甚だしく、その性能は非道く低下してゐる。速力の點は特に憂ふべき状態にある。艦隊と行動を共にし得る高速の油槽船及び貨物船に至つては、誠に寥々たる有様である。」<sup>43)</sup>これは前記合衆國海事委員會が綿密な調査の結果到達した結論であるが、かうした政治的軍事的危機に直面して必要なのは、言ふまでもなく、その商船隊の大部分を代替建造することであつて、<sup>44)</sup>ルーズヴェルト大統領の政策宣言従つて一九三六年商船法は専らかかる大規模の代替建造を目的とするものであつた。一九二八年商船法が全然果し得なかつた代替建造計畫を達成することを主眼としたのであつて、當時のアメリカはジェニース流の自由貿易論的世界觀では到底處置出来ない危機に當面してゐたのである。我々はこのことをその後に發展した第二次世界大戰に於けるアメリカ海運政策との關聯に於いて特に銘記しなければならぬ。

40) 佐波譯、同、18頁。  
42) 佐波譯、同、129—30頁。  
44) 佐波譯、同、19頁。

41) 佐波譯、同、58頁。  
43) 佐波譯、同、18頁。